**8.2.La revolución industrial en la España del S. XIX. El sistema de comunicaciones: el ferrocarril. Proteccionismo y librecambismo. La aparición de la banca moderna**

Durante el S. XIX el cambio social unido al escaso volumen de población y de crecimiento lento y tardío respecto al resto de Europa occidental, condicionó la **economía española** a lo largo de todo el siglo manifestándose principalmente en la falta de capitales y de inversión en ciencia y tecnología.

Todo esto impidió un verdadero avance en la **industrialización**, puesto que los grandes propietarios estaban más interesados en sus latifundios, signo de prestigio, que en el espíritu de empresa. España continuó siendo un país fundamentalmente agrícola, cuya economía se basaba en un comercio escaso y cerrado de productos tradicionales.

El hecho de que se autorizasen desamortizaciones fue fundamental para incrementar la **producción agrícola** y satisfacer la demanda creciente de alimentos, derivada del aumento de la población. Pero, aún así, el sector agrario tuvo un escaso desarrollo debido a la mala calidad de la tierra, a las adversas condiciones climatológicas y al hecho de haber excluido de la propiedad de la tierra a los más interesados en cultivarla, transformándola en una mercancía que podía ser comprada y vendida libremente, pero que sólo interesaba para obtener beneficios rápidos sin arriesgarse en grandes inversiones; de esta forma no hubo mejoras técnicas y el sector quedó atrasado.

Esto frenó lo que debería haber sido una revolución agrícola, iniciada ya en los países avanzados de Europa y necesaria para la industrialización. El estancamiento en la agricultura fue debido, no sólo a las causas citadas anteriormente, sino a una férrea **protección arancelaria;** de este modo, se infrautilizaron las tierras y la mano de obra.

La revolución agrícola era necesaria para mejorar el funcionamiento del sector, el cambio en la estructura de la propiedad de la tierra y la disminución de las desigualdades sociales. Además, este atraso, impidió la incorporación de España a la revolución industrial.

En cuanto al desarrollo **de la industria en España, este** estuvo muy alejado de los países europeos más desarrollados. Esto fue consecuencia de los siguientes motivos: 1-los excedentes de la agricultura fueron insuficientes para garantizar un crecimiento elevado de la población, sobre todo de la urbana. 2 –La demanda campesina de bienes industriales fue muy reducida, tanto la de bienes de consumo como la de bienes de producción. 3 –La transferencia de la población de la agricultura a la industria fue insignificante, ya que hubo un relativo aumento demográfico en el campo y el escaso desarrollo industrial no demandó mucha mano de obra.

La expansión de la industria moderna se inició en **Cataluña** con el sector **algodonero.** En 1833 se instaló la primera máquina de vapor y la mecanización conoció un buen impulso, lo que supuso una disminución de costes y de precios de venta que estimuló la demanda. Cataluña partió con una posición de ventaja con respecto al resto de España, pues su despegue industrial se realizó en el S. XVIII, debido a la iniciativa empresarial de la burguesía catalana que supo modernizar sus industrias y la acción de la protección arancelaria que permitió, tras la pérdida del mercado colonial americano, orientar la producción al mercado nacional sin la competencia inglesa.

Pero este impulso fue insuficiente para arrastrar al conjunto de la economía española. España quedó rezagada por la escasa capacidad de compra de la mayoría de los consumidores, la escasez de fuentes de energía, la posición excéntrica de España con respecto a Europa y la absorción de gran cantidad de recursos por la Hacienda Pública.

En cuanto a la **siderurgia,** la inexistencia de buen carbón y de demanda suficiente explica su desarrollo accidentado, cuya localización fue cambiando a lo largo del siglo, por lo que podemos distinguir tres etapas:

1. La **etapa andaluza,** hasta los años sesenta en torno a **Málaga.** Su apogeo se debió a las guerras carlistas que impidieron la explotación de la minería del norte.
2. La **etapa asturiana,** entre los años sesenta y ochenta, en torno a **Mieres y Langreo.** El carbón de esta zona era de gran calidad.
3. La **etapa vizcaína,** cuyo crecimiento se inicia a raíz de la Restauración, en la que destacan tres empresas grandes fusionadas en 1902 para formar Altos Hornos de Vizcaya. La clave de su éxito estuvo en el eje comercial **Bilbao- Cardiff** (Gales): Bilbao exportaba hierro y compraba carbón galés, más caro pero de más calidad y rentabilidad que el asturiano.

En lo que se refiere a la **minería,** España era rica en reservas de **hierro, cobre, mercurio, plomo y cinc;** además gozaba de la ventaja de la proximidad de los yacimientos a zonas portuarias, lo que facilitaba el transporte y la exportación de minerales. Pero la explotación de la riqueza minera no alcanzó su apogeo hasta el último cuarto de siglo, cuando se convirtió en uno de los sectores más activos de la economía nacional.

Esta inactividad fue debida a la falta de capitales y de conocimientos técnicos suficientes para poner en explotación algunos de los yacimientos peninsulares, a la inexistencia de una demanda suficiente de estos minerales por el atraso económico español y a una legislación que ponía demasiados obstáculos a la iniciativa empresarial privada y declaraba las minas propiedad de la Corona.

Todas estas circunstancias cambiaron a partir de la revolución de 1868, pues la Ley de Bases sobre Minas simplificaba la adjudicación de concesiones ofreciendo seguridades a los concesionarios y aumentó considerablemente la demanda internacional de los productos mineros.

España se convirtió en exportadora de materias primas de minerales. Pero desde el punto de vista energético, las principales fuentes de energía utilizadas, hasta mitad de siglo, fueron la fuerza humana y animal; en menor medida la hidráulica (molinos de agua) y la eólica (molinos de viento, barcos de vela, etc.)

En este aspecto, España estaba en clara desventaja respecto a los países industrializados de Europa, ya que el carbón español era escaso, de mala calidad y caro. El carbón era la fuente de energía más importante característico de la revolución industrial.

En conclusión, **el proceso de industrialización** español fue lento y estuvo relegado a uno de los puestos más bajos de Europa; en esto incidieron numerosos factores, entre los que destacan los siguientes:

* Escasa capacidad productiva de las manufacturas tradicionales.
* Inexistencia de un mercado nacional que facilitase los intercambios comerciales.
* Escasez de capitales para la creación de nuevas industrias.

El resultado fue un desarrollo industrial limitado y con graves deficiencias, ya que estuvo limitado a **dos focos periféricos: el catalán y el vasco.**

Uno de los problemas para el desarrollo industrial fue el problema de las comunicaciones, que impedía un mercado de **transporte** rápido y unificado. Las peculiaridades de la geografía peninsular una dificultad añadida para el desarrollo del mismo.

España poseía una elevada Meseta Central rodeada de cadenas montañosas que aislaban la España interior y dificultaban considerablemente sus comunicaciones con la periferia. Además, los ríos eran demasiado cortos y con fuertes pendientes (salvo el Ebro), o largos pero de cauce poco profundo y caudal irregular por la sequía estival que dificultaba su navegabilidad y su utilización como vía de navegación.

El transporte marítimo experimentó a lo largo del S. XIX profundas transformaciones, tanto en la mejora de los puertos, como en el desarrollo de la navegación, primero a vela y después a vapor. Sin embargo las costas españolas son poco recortadas por lo que escasean los puertos naturales, concentrándose la mayor parte del comercio marítimo en siete puertos: Santander, Bilbao, Barcelona, Valencia, Málaga, Cádiz y Sevilla. Entre todos ellos sobresalían por su importancia en el S. XIX Barcelona y Bilbao.

En lo referente al **transporte terrestre,** durante el S. XIX, se inició un programa de construcción de carreteras que facilitó el transporte terrestre y abarató costes. Pero la auténtica revolución fue el **FERROCARRIL,** que transformó la economía y la industria española. Su desarrollo transcurrió en torno a cuatro fases:

1. La inicial, desde 1829 hasta 1844, cuando se fue estudiando la posibilidad de su implantación según modelos extranjeros.
2. Desde 1844 hasta 1855, que se crearon las primeras líneas, pero sin legislación.
3. En 1855, que se determina la Ley General de Ferrocarriles, iniciando un periodo de máximo crecimiento, gracias a la afluencia masiva de capital, tecnología y material extranjeros. El capital fue mayoritariamente francés, pero también hubo capital español.
4. Entre 1865 y 1900 se desarrolló un periodo de normalización y estabilización. Este último impulso, con la Restauración en 1876, coincidió con el desarrollo de la minería.

Las primeras líneas de ferrocarril construidas en España fueron algunos tramos cortos, como el de Barcelona-Mataró, Madrid-Aranjuez o Langreo-Gijón, aunque la verdadera fiebre constructora tuvo lugar a partir de la Ley de 1855, que se consideró a ésta objetivo prioritario y estuvo ligada a otras leyes orientadas a impulsar su progreso: la Ley de Desamortización de Madoz y la Ley de Bancos y Sociedades de Crédito.

Entre las consecuencias derivadas de la Ley de ferrocarriles cabe destacar las siguientes:

* Las principales concesiones se otorgaron a compañías extranjeras, por lo que su construcción apenas estimuló la industria siderúrgica nacional, a diferencia de lo ocurrido en otros países.
* El escaso capital español se invirtió en el ferrocarril y no en industrias.
* Al no haber apenas mercancías que transportar, algunas compañías quebraron y arrastraron en su caída a bancos y sociedades de crédito (crisis financiera de 1866).
* Aunque la estructura de la construcción del ferrocarril fue radial, partiendo desde Madrid, a finales del S.XIX todavía no existía un mercado interior único y bien articulado.

En cuanto al **comercio exterior español,** su volumen aumentó considerablemente a lo largo de este siglo; pero la balanza comercial se mantuvo deficitaria, con una estructura propia de un país poco desarrollado: se exportaba a Europa materias primas y productos semielaborados, y se importaban productos industriales. Gran Bretaña y Francia fueron los principales clientes y abastecedores.

Durante este siglo el modelo de comercio fue el **proteccionismo** (con aranceles) principalmente para proteger el algodón catalán, los cereales castellanos y los productos siderúrgicos vascos. A pesar de esto había partidarios del **librecambismo,** aunque era un grupo menos definido social y económicamente; a este grupo pertenecían los comerciantes y las compañías ferroviarias.

Referente a la aparición de la **banca española moderna** también nació en esos años; se trataba de bancos dedicados a la emisión de papel moneda. Estos surgieron en muchas ciudades, desde Bilbao a Málaga y desde Valladolid a La Coruña. En 1844 fueron fundados el banco de Isabel II y el de Barcelona, ambos, junto con el Banco de Cádiz, autorizados para emitir billetes.

En 1848 se crea la Banca Valenciana de Fomento y, sin pausa, van naciendo bancos regionales y locales en toda España. El Banco de España se fundó en 1856, con un gobernador nombrado por el gobierno, como resultado de la fusión del Banco Español de San Fernando y del Banco de Isabel II. Este Banco de España acabaría siendo el único autorizado como banco emisor de papel moneda.

Pero la necesidad de dinero para consolidar los transportes y comunicaciones no se solventó con la existencia de bancos, sino que fue necesaria la creación de sociedades de crédito. Tres grandes sociedades se crearon en España y las tres estaban en manos de capitalistas extranjeros, estas fueron las responsables del trazado ferroviario español, junto con algunas compañías españolas más pequeñas. Sus objetivos eran fundamentalmente especulativos.